



Sygn. akt III CSK 150/07

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 22 listopada 2007 r.

Sąd Najwyższy w składzie :

SSN Hubert Wrzeszcz (przewodniczący)

SSN Mirosław Bączyk

SSN Zbigniew Kwaśniewski (sprawozdawca)

w sprawie z powództwa Towarzystwa Ubezpieczeń [...]

przeciwko K. C. i W. C.

przy uczestnictwie interwenienta ubocznego po stronie pozwanych [...]

o zapłatę,

po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Cywilnej

w dniu 22 listopada 2007 r.,

skargi kasacyjnej strony powodowej

od wyroku Sądu Apelacyjnego [...]

z dnia 12 października 2006 r.,

uchyla zaskarżony wyrok oraz wyrok Sądu Okręgowego - Sądu Gospodarczego w K. z dnia 12 kwietnia 2006 r., i przekazuje sprawę temu Sądowi do ponownego rozpoznania i orzeczenia o kosztach postępowania kasacyjnego.

Uzasadnienie

Sąd I instancji oddalił powództwo ubezpieczyciela, który dochodził od pozwanych – wykonawców międzynarodowego drogowego przewozu towarów – kwoty odpowiadającej wysokości odszkodowania wypłaconego już poszkodowanemu wysyłającemu z tytułu szkody powstałej w następstwie kradzieży jego przesyłki w czasie wykonywania przewozu. Oddalenie powództwa Sąd uzasadnił przedawnieniem roszczenia, a także brakiem przesłanek dla przyjęcia w istocie bezwzględnej odpowiedzialności przewoźnika.

Sąd Apelacyjny oddalił apelację powoda i zasądził na rzecz pozwanych koszty postępowania apelacyjnego dzieląc ustalenia faktyczne i wywody prawne Sądu Okręgowego oraz przyjmując je za własne.

W ocenie Sądu odwoławczego, przepis art. 32 ust. 3 ratyfikowanej przez Polskę Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w Genewie dnia 19 maja 1956 r., Dz.U. 1962, Nr 49, poz. 238, zwanej dalej „Konwencją CMR”, jednoznacznie odsyła w zakresie zawieszenia przedawnienia do przepisu prawa obowiązującego Sąd rozpoznający sprawę, co oznacza zasadność zastosowania przepisów art. 75 i 77 Ustawy – Prawo przewozowe, a w konsekwencji przyjęcie, że zawieszenie biegu przedawnienia mogło trwać maksymalnie trzy miesiące. Sąd drugiej instancji uznał więc za trafne doliczenie 3 miesięcy do terminu przedawnienia określonego w CMR i mającego cechy terminu zawitego.

Rozważając zarzut apelacji dotyczący zdania drugiego art. 32 ust. 1 Konwencji CMR Sąd Apelacyjny stwierdził, że Konwencja CMR przez niedbalstwo rozumie działanie równoznaczne ze złym zamiarem, co prowadzi do przyjęcia zrównania niedbalstwa z winą umyślną. Zarazem jednak Sąd ten wywiódł, że gdyby rozumieć przepis szerzej to ewentualne rozważania ograniczają się do postaci rażącego niedbalstwa.

Następnie Sąd drugiej instancji uznał, że odpowiedzialność za szkodę w przewozie międzynarodowym opiera się na zasadzie ryzyka, nie dzieląc poglądów odwołujących się do winy domniemanej. Sąd ten ocenił zachowanie kierowcy pozwanych jako racjonalne, przyjmując że nie zawsze jest możliwe usunięcie usterki w drodze bez pomocy specjalistycznego warsztatu.

Powód zaskarżył w całości wyrok Sądu Apelacyjnego, opierając skargę kasacyjną na obu podstawach kasacyjnych. W ramach pierwszej podstawy kasacyjnej zarzucił wadliwą wykładnię oraz niewłaściwe zastosowanie art. 32 ust. 2 oraz art. 32 ust. 3 Konwencji CMR oraz błędne zastosowanie art. 75 ust. 2 i art. 77 ust. 4 Prawa przewozowego do postępowania reklamacyjnego toczonego się na gruncie Konwencji CMR. Nadto skarżący zarzucił wadliwą wykładnię art. 1 ust. 3 Prawa przewozowego i art. 32 ust. 1 lit. a) Konwencji CMR i w konsekwencji błędne zastosowanie art. 77 ust. 1 Prawa przewozowego przewidującego roczny termin przedawnienia roszczenia. Zarzut wadliwej wykładni art. 17 ust. 2 w zw. z art. 18 ust. 1 Konwencji CMR oraz niewłaściwej interpretacji art. 435 k.c. uzasadniono niewłaściwym rozumieniem pojęcia siły wyższej. Wreszcie, zarzut niezastosowania art. 17 ust. 3 Konwencji CMR uzasadnia strona powodowa niedopuszczalnością powoływania się na wady pojazdu dla zwolnienia się od odpowiedzialności za szkodę.

W ramach drugiej podstawy kasacyjnej skarżący zarzucił obrazę art. 328 § 2 k.p.c., wskutek nienależytego wyjaśnienia w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku jego podstawy prawnej z przytoczeniem przepisów prawa, a także braku wskazania faktów, które Sąd I instancji uznał za udowodnione. Nadto zarzutem naruszenia przepisów procesowych, w stopniu mającym wpływ na wynik sprawy, objęto art. 233 § 1 k.p.c. w następstwie zaniechania wszechstronnego rozważenia zebranego materiału dowodowego, a także art. 228 § 1 k.p.c. poprzez niewzięcie pod uwagę powszechnie znanych faktów kradzieży i napadów na pojazdy uczestniczące w międzynarodowych przewozach towarów.

Skarżący wniósł o uchylenie w całości wyroków Sądu drugiej i Sądu pierwszej instancji i przekazanie sprawy Sądowi pierwszej instancji do ponownego rozpoznania, ewentualnie o uchylenie tych wyroków i orzeczenie co do istoty sprawy przez uwzględnienie powództwa.

Pozwani w odpowiedzi na skargę kasacyjną wnieśli o jej oddalenie i zasądzenie kosztów zastępstwa procesowego, podnosząc, że nie można ich obciążać niewykonalnym obowiązkiem zapobieżenia skutkom kradzieży.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Skarga kasacyjna zasługiwała na uwzględnienie, wobec trafności niektórych spośród przedstawionych w niej zarzutów.

Nie okazały się trafne zarzuty naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. oraz art. 228 § 1 k.p.c., ponieważ uzasadnienie obrazy obu tych przepisów polega na kwestionowaniu ustalenia faktów oraz dokonanej przez Sąd oceny dowodów. Tymczasem, jak słusznie wywiedli w tym zakresie pozwani w odpowiedzi na skargę kasacyjną, podstawą skargi kasacyjnej nie mogą być zarzuty dotyczące ustalenia faktów lub oceny dowodów, ponieważ taka jest wola ustawodawcy wyrażona w art. 398³ § 3 k.p.c.

Natomiast nie można odmówić racji stronie powodowej w odniesieniu do zarzutu naruszenia art. 328 § 2 k.p.c., a to wskutek pominięcia w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku niektórych spośród niezbędnych elementów wymienionych w tym przepisie, a których brak uniemożliwia Sądowi Najwyższemu ocenę trafności zaskarżonego rozstrzygnięcia w kontekście zgłoszonych w skardze kasacyjnej zarzutów. Zasadnie zarzuca strona skarżąca (s. 11 uzasadnienia skargi kasacyjnej) brak wskazania w uzasadnieniu wyroku Sądu Apelacyjnego podstawy prawnej rozstrzygnięcia z przytoczeniem tych przepisów prawa, które w ocenie Sądu odwoławczego nie dawały podstaw do przyjęcia odpowiedzialności pozwanych za szkodę powstałą w przewożonej przez nich przesyłce. Braku tego nie może sanować wyrażony przez Sąd Apelacyjny pogląd aprobujący oparcie odpowiedzialności przewoźnika za szkody w międzynarodowym drogowym przewozie towarów na zasadzie ryzyka, a nie na zasadzie winy domniemanej, skoro brak jest wskazania w uzasadnieniu wyroku jakiegokolwiek przepisu będącego przedmiotem dokonanej interpretacji, w zakresie wskazującym na zasadę odpowiedzialności. Sąd Najwyższy nie może opierać swojej analizy na spekulacji, o który przepis chodziło Sądowi Apelacyjnemu przy dokonywaniu przezeń własnej oceny odnośnie do zasady, na której ustawodawca oparł odpowiedzialność przewoźnika.

Zasadnie też wywodzi strona powodowa, że uzasadnienie zaskarżonego wyroku, w którym Sąd Apelacyjny podzielił i przyjął za własne ustalenia faktyczne Sądu Okręgowego, nie zawiera wskazania do ustalenia których faktów odnosi się aprobata Sądu odwoławczego, a taki brak w uzasadnieniu może mieć istotny wpływ

na wynik sprawy. Wątpliwe jest w szczególności, czy do zakresu aprobowanych przez Sąd Apelacyjny stanowczych ustaleń Sądu Okręgowego należy stwierdzenie, że kierowca zasnął w kabinie pojazdu na skutek rozpylenia w kabinie środka nasennego przez sprawców kradzieży, skoro wystąpienie tego ostatniego zdarzenia sąd I instancji wywiódł wyłącznie z twierdzenia kierowcy, którego nie poddał jednak żadnej własnej ocenie, prowadzącej do stanowczego ustalenia. Tymczasem okoliczność ta może mieć określone znaczenie dla oceny wystąpienia jednej z przesłanek wyłączających odpowiedzialność przewoźnika. Wskazane braki niezbędnych elementów uzasadnienia zaskarżonego skargą kasacyjną wyroku dowodzą, że mogły mieć one istotny wpływ na wynik sprawy, ponieważ uniemożliwiają Sądowi Najwyższemu dokonanie poprawnej kontroli kasacyjnej.

W odniesieniu do zarzutów sformułowanych w ramach pierwszej podstawy kasacyjnej trafny okazał się zarzut wadliwej wykładni art. 32 ust. 3 Konwencji CMR, której następstwem było bezzasadne niezastosowanie art. 32 ust. 2 Konwencji CMR i w konsekwencji błędne zastosowanie art. 75 ust. 2 i art. 77 ust. 4 Prawa przewozowego. Wymaga wyraźnego podkreślenia, że przepisy ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz.U. 2000 r., Nr 50, poz. 601 ze zm.), zwanej dalej „Pr. przew.”, stosuje się do przewozów międzynarodowych tylko wówczas, jeżeli umowa międzynarodowa nie stanowi inaczej. Tymczasem przepisy Konwencji CMR stanowią inaczej, ponieważ inaczej określają skutki wszczęcia postępowania reklamacyjnego dla biegu przedawnienia roszczenia, a konkretnie dla określenia czasokresu jego zawieszenia, aniżeli czynią to przepisy art. 75 ust. 2 i art. 77 ust. 4 Pr. przew., co z mocy art. 1 ust. 3 Pr. przew. wyłącza możliwość zastosowania tych ostatnich. Wadliwość dokonanej przez Sąd II instancji wykładni art. 32 ust. 3 Konwencji CMR polega więc na błędnym uznaniu jednoznacznego, bezwarunkowego odesłania w tym przepisie do stosowania przepisów prawa krajowego, gdy tymczasem przepis art. 32 ust. 3 Konwencji CMR wyraźnie ogranicza przedmiotowy zakres zawartego w nim odesłania poprzez nakazanie uprzedniego zastosowania postanowień ustępu 2 art. 32 Konwencji CMR. Oznacza to, że w przedmiocie zawieszenia przedawnienia normy zawarte w ostatnio wymienionym przepisie Konwencji CMR mają pierwszeństwo zastosowania, co oznacza, że w zakresie w nich uregulowanym wyłączają zastosowanie

przepisów krajowego prawa przewozowego. W rezultacie oznacza to, że z mocy art. 32 ust. 2 zdanie pierwsze Konwencji CMR reklamacja pisemna zawiesza przedawnienie aż do dnia, w którym przewoźnik na piśmie odrzuci reklamację (poprawniej: odmówi uwzględnienia reklamacji) i zwróci załączone do niej dokumenty. Przepis ten nie formułuje zatem żadnego innego terminu, ani nie określa innego zdarzenia, które inaczej limitowałyby okres zawieszenia biegu przedawnienia roszczenia. W piśmiennictwie obcym wskazuje się wprost, że z mocy art. 32 ust. 2 Konwencji CMR zawieszenie biegu przedawnienia trwa aż do dnia odbioru pisma odrzucającego reklamację i zwrotu załączonych do niej dokumentów. Tak długo więc jak przewoźnik skutecznie nie odrzuci reklamacji to trwa stan zawieszenia biegu przedawnienia, a więc potencjalnie bez jakichkolwiek ograniczeń czasowych, a nawet wykracza poza ewentualnie uzgodniony przez strony umowy czas na załatwienie reklamacji (v. Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch, München 1997, s. 1235, oraz powołane w tym źródle obce orzecznictwo i piśmiennictwo). Wobec powyższego, wykładnię art. 32 ust. 2 i 3 Konwencji CMR dokonaną przez Sąd Apelacyjny ocenić należało jako wadliwą, a która to błędna interpretacja przesądziła bezpośrednio o uznaniu roszczenia za przedawnione.

Natomiast nie okazał się trafny zarzut naruszenia prawa materialnego w postaci wadliwej wykładni art. 1 ust. 3 Prawa przewozowego, ponieważ Sąd Apelacyjny nie dokonywał wykładni tego przepisu, a jedynie niewłaściwie go zastosował wskutek uznania na jego podstawie za dopuszczalne zastosowanie art. 75 i art. 77 Prawa przewozowego.

Z kolei zasadnie zarzuca strona skarżąca wadliwą wykładnię art. 32 ust. 1 Konwencji CMR w przedmiocie intrerpretacji zawartych w tym przepisie przesłanek, których wystąpienie skutkuje przedłużeniem terminu przedawnienia do lat trzech. Dokonaną przez Sąd odwoławczy wykładnię obu przesłanek wydłużających termin przedawnienia cechuje brak jednoznaczności i stanowczości. Sąd Apelacyjny stwierdza najpierw, że przez użyty w omawianym przepisie termin „niedbalstwo” rozumie działanie równoznaczne ze złym zamiarem, co zdaniem tego Sądu, prowadzi do przyjęcia zrównania niedbalstwa z winą umyślną. Taka wykładnia utożsamiająca w istocie obie alternatywne przesłanki, nie może być

uznana za prawidłową, ponieważ zakłada nieracjonalność działań twórcy Konwencji CMR, który po to posłużył się funktorem alternatywy łącznej „lub”, aby obu związanych nim przesłanek nie utożsamiać. Następnie Sąd Apelacyjny zamieszcza hipotetycznie brzmiące sformułowanie, że „...gdyby jednak rozumieć przepis szerzej, to ewentualne rozważania ograniczają się do postaci rażącego niedbalstwa...”, a w działaniach pozwanych elementy takie nie występują. Tymczasem ocena prawna zachowania pozwanych i jego skutków może być przez Sąd prawidłowo dokonana dopiero po uprzedniej jednoznacznej i stanowczej wykładni przesłanek, które przedłużają termin przedawnienia w art. 32 ust. 1 Konwencji CMR. Dokonanie w zaskarżonym wyroku wykładni ujętej w konwencji hipotetycznego i ewentualnego rozumienia zawartych w przepisie przesłanek nie może stanowić stabilnej podstawy dla dokonywania oceny prawnej zachowań strony pozwanej.

Chybiony okazał się natomiast zarzut wadliwej wykładni art. 17 ust. 2 w zw. z art. 18 ust. 1 Konwencji CMR, a także art. 435 k.c. w zakresie pojęcia siły wyższej. Aprobata Sądu Apelacyjnego dla wywodów prawnych Sądu Okręgowego i przyjęcie ich za własne nie jest akceptacją dla błędnej wykładni wymienionych przepisów, ponieważ Sąd Okręgowy w istocie przepisów tych w ogóle nie interpretował.

Również zarzut dokonania wadliwej wykładni tych przepisów przez Sąd Apelacyjny okazał się nieuprawniony, ponieważ nie ma pewności, wykładni których przepisów dokonał Sąd drugiej instancji, w końcowej części uzasadnienia swojego wyroku, co trafnie zarzuciła strona skarżąca w uzasadnieniu zarzutu naruszenia art. 328 § 2 k.p.c., wskazując na brak przytoczenia w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku przepisów prawa mających wyjaśniać podstawę prawną wyroku.

Zarzut niezastosowania art. 17 ust. 3 Konwencji CMR o tyle jest usprawiedliwiony, że Sąd Apelacyjny podzielił także wywód prawny Sądu Okręgowego, iż awaria pojazdu przejawiająca się uszkodzeniem opony (bez bliższego ustalenia przyczyn jej uszkodzenia) i niemożliwości usunięcia awarii stanowi zawsze przesłankę uzasadniającą wyłączenie odpowiedzialności przewoźnika. Tymczasem w piśmiennictwie i orzecznictwie (v. przykładowo wyrok Sądu Najwyższego Austrii z dnia 26 czerwca 1986 r., „Transportrecht”

1988 r., s. 147 oraz piśmiennictwo cyt. w: „Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch”, München 1997, s. 1058) uszkodzenie opony generalnie traktowane jest jako wada pojazdu w rozumieniu art. 17 ust. 3 Konwencji CMR, a więc co do zasady nie skutkuje wyłączeniem odpowiedzialności przewoźnika. Zastosowanie art. 17 ust. 3 Konwencji CMR jest wyłączone jedynie w razie uszkodzenia opony, które zostało spowodowane takimi zewnętrznymi okolicznościami, które nie mieszczą się w sferze zdarzeń skutkujących odpowiedzialnością przewoźnika. Takie okoliczności mogą być wówczas uznawane za wyłączające odpowiedzialność przewoźnika z mocy art. 17 ust. 2 Konwencji CMR. W obecnym stanie faktycznym sprawy brak jest jednak dostatecznych ustaleń dla dokonania oceny, czy istnieją wystarczające przesłanki dla zastosowania art. 17 ust. 2 Konwencji CMR, co w przeciwnym razie uzasadniałoby zastosowanie art. 17 ust. 3 Konwencji CMR.

Ponieważ jednak bezpośrednią przyczyną szkody była kradzież przewożonej przesyłki, przeto właśnie to zdarzenie wymaga oceny Sądu w świetle przesłanek art. 17 ust. 2 Konwencji CMR, z uwzględnieniem konkretnych okoliczności dokonania tej kradzieży. W polskim orzecznictwie do okoliczności zwalniających przewoźnika od odpowiedzialności z mocy art. 17 ust. 2 Konwencji CMR zaliczono jedynie rozbój dokonany przy użyciu broni lub groźby jej użycia (wyrok SN z dnia 17 listopada 1998 r., III CKN 23/98, OSNC 1999, nr 4, poz. 85 z aprobującą glosą). Natomiast w obcym orzecznictwie od dawna generalnie odmawia się uznania za okoliczność zwalniającą przewoźnika od odpowiedzialności kradzieży pojazdu dokonanej nawet z publicznego parkingu w mieście, kwalifikując takie zdarzenie za okoliczność dającą się uniknąć (v. wyrok Wyższego Sądu Krajowego w Monachium z dnia 17 lipca 1991 r., „Transportrecht” 1991 r., s. 427; podobnie wyrok Sądu w Paryżu z dnia 15 grudnia 1977 r., Biuletyn Transportowy 1978 r., s. 53).

W tym stanie rzeczy, wobec trafności części spośród zarzutów zgłoszonych w skardze kasacyjnej, Sąd Najwyższy orzekł jak w sentencji, działając na podstawie art. 398¹⁵ § 1 k.p.c.